

# *Economía y estrategia de los Austrias: Intentos de cooperación anglo-hispánica en el Indopacífico en el siglo XVII<sup>1</sup>*

Antoni Picazo Muntaner

## INTRODUCCIÓN

A lo largo de la primera Edad Global (1400-1800)<sup>2</sup> se consolidaron, y se perfeccionaron, todas las estructuras económicas del capitalismo moderno y se procedió a la “acumulación de información” necesaria para supeditar las economías nativas a las europeas. A lo largo de ese proceso se forjó un mercantilismo

<sup>1</sup> Este artículo está financiado y forma parte del proyecto de investigación de EUROCORES y de la European Science Foundation “Dynamic Complexity of Cooperation-Based Self-Organizing Networks in the First Global Age (DynCoopNet)” (06-TECT-FP-004) así como del Ministerio de Educación y Ciencia SEJ2007-29226-E/SOCI.

<sup>2</sup> Para las cuestiones más teóricas y la conceptualización, vid. B. MAZLISH & R. BUULTJENS: *Conceptualizing Global History*, Boulder 1993 y también la obra de B. GILLS & W. THOMPSON: *Globalization and Global History*, London 2006. El impacto europeo en la economía ha sido excelentemente tratado por R. ROSS: *Clothing: A Global History: Or, the Imperialists' New Clothes*, Cambridge 2008; I. WALLERSTEIN: *El moderno sistema mundial*, II: *El mercantilismo y la consolidación de la economía-mundo europea, 1600-1750*, Madrid 1984, y *El capitalismo histórico*, México 1988; S. R. STEIBER: “Quantitative Models and Methods for World-System Analysis”, *The Sociological Quarterly* 21/3 (1980), pp. 295-305, p. 296. Pero también del mismo autor podemos vislumbrar las diferencias terminológicas de lo que Wallerstein definió como un sistema global, una “economía mundo”, S. STEIBER: “The World System and World Trade: An Empirical Exploration of Conceptual Conflicts”, *The Sociological Quarterly* 20/1 (1979), pp. 23-36. En la p. 25 podemos leer:

“...First, what Wallerstein, Chirot, and Frank prefer to call a world capitalist system, Galtung labels a world imperialist system. The argument, however, is not simply one of nomenclature. Even while nominally agreeing on a capitalist label, the first three disagree on the placement of societies within the stratification system...”

muy agresivo<sup>3</sup> que supo establecer y mantener una perfecta simbiosis entre las grandes compañías, como la EIC y la VOC<sup>4</sup>, y los poderes del Estado. Simbiosis que siempre presentó una meta común: acabar con el rival<sup>5</sup>. En esa dinámica de enfrentamiento, tanto en las plataformas contractuales de Oriente como en la propia Europa, se activaron y desactivaron alianzas a tenor de la propia coyuntura continental que ha permitido un gran volumen de estudios. La bibliografía existente sobre la situación europea durante todo el siglo XVII es sumamente abundante, al igual que las relaciones entre la Monarquía hispánica e Inglaterra<sup>6</sup> para la misma época. Sin embargo, quedan preguntas y lagunas

<sup>3</sup> J. LARRAZ: *La época del mercantilismo en Castilla, 1500-1700*, Madrid 1963. Larraz estudió detenidamente, en la que hoy es una verdadera obra maestra, el mercantilismo teórico, y práctico que se desarrolló en la Monarquía hispánica. En cuanto a los teóricos ingleses, vide T. MUNN: *La riqueza de Inglaterra por el comercio exterior: Discurso acerca del comercio de Inglaterra con las Indias Occidentales*, México 1978. Desde otras perspectivas, P. KRIEDTE: *Feudalismo tardío y capital mercantil*, Barcelona 1987. Véase también M. ABDALA: *El mercantilismo: Política económica del estado de transición: hacia su estudio en las tipologías centrales y periféricas*, Madrid 1990; R. TERMES: *Antropología del capitalismo: un debate abierto*, Madrid 2001; L. GREENFELD: *The spirit of capitalism: nationalism and economic growth*, Harvard 2001; R. BRENNER: *Merchants and revolution: commercial change, political conflict, and London's overseas traders, 1550-1653*, Londres 2003. Desde otra perspectiva se puede consultar A. W. COTAS: *Mercantilism: Economic Ideas, History, Policy*, Newcastle 1987, y D. ORMROD: *Commercial Empires*, Cambridge 2003.

<sup>4</sup> P. LAWSON: *The East India Company: a History*, London 1993, afirma que en un principio la EIC no prestó ningún interés al subcontinente indio; P. TUC: *The East India Company, 1600-1858*, London 2001; S. A. KHAN: *The East India Trade in the 17th Century, in its political and economic aspects*, London 1923; F. S. GAASTRA (ed.): *Companies and Trade. Essays on Overseas Trading Companies during the Ancient Regimen*, La Haya 1981; M. AYMARD (ed.): *Dutch Capitalism and World Capitalism/Capitalisme hollandaise et capitalisme mondial*, Cambridge 1982; K. GLAMANN: *Dutch-Asiatic Trade, 1620-1740*, Copenhagen 1958; K. W. GOONEWARDENA: *The Foundation of Dutch Power in Ceylon 1638-1658*, Amsterdam 1958.

<sup>5</sup> E. B. SAINSBURY, W. FOSTER: *A Calendar of the Court Minutes of the East India Company*, Oxford 1909. Las discusiones de las autoridades de la EIC y especialmente el enfrentamiento con los holandeses aparecen fielmente reflejados en esta recopilación documental.

<sup>6</sup> C. GÓMEZ-CENTURIÓN: *Felipe II, la empresa de Inglaterra y el comercio septentrional (1566-1609)*, Madrid 1988; J. DURÁN-LORIGA: *El embajador y el rey: el conde de Gondomar y Jacobo I de Inglaterra*, Madrid 2006; N. G. GOODMAN: *Diplomatic Relations Between England and Spain with Special Reference to English Opinion*, Pennsylvania 1925.

historiográficas pendientes de resolver, o cuando menos de ampliar y profundizar. Una de ellas fueron las relaciones que se establecieron en el subsistema indopacífico entre las dos potencias en unos momentos en que se estaba bregando por el control del comercio mundial, o matizando, por el control de los principales mercados asiáticos<sup>7</sup>. ¿Estaba la dinámica comercial del Indopacífico supeeditada a la política europea o bien presentaba unas condiciones geográficas tan especiales que permitía una cierta “autonomía local”? ¿Hasta que punto se realizaron políticas de acercamiento, de colaboración y cooperación<sup>8</sup> entre las potencias o simplemente se limitaron éstas a la letra impresa de los tratados nacionales europeos? ¿Qué diferencia existió entre la política comercial holandesa o inglesa y la de la Monarquía hispánica en Asia?<sup>9</sup>. Los análisis de la política

<sup>7</sup> D. IRWIN: “Mercantilism as Strategic Trade Policy: The Anglo-Dutch Rivalry for the East India”, *The Journal of Political Economy* 99/6 (1991), pp. 1296-1314:

“...Yet the East India trade proved to be profitable: the first two voyages earned a 95 percent profit, and net returns on early individual voyages ran as high as 230 percent (Chaudhuri 1965, p. 209). These profits arose from the tremendous arbitrage opportunity opine Asia fetched 1,914,600 in Europe (Khan 1923, p. 17). This excludes transportation costs but is indicative of the mark-up (by a factor of five) achieved by the company. Pepper from Indonesia dominated the company's trade in both value and volume for the first several decades of the East India trade. Profit margins shrank as the trade expanded, with pepper prices falling in Europe by roughly a quarter between 1609 and 1626 en to the company: in the 20 years ending July 1620, purchases of 356,288 worth of goods...” (p. 1299).

E. VAN VEEN: “VOC, Strategies in the Far East (1605-1640)”, *Bulletin of Portuguese/Japanese Studies* 3 (2001), pp. 85-105; A. TOUSSAINT: *Histoire de l'Océan Indien*, Paris 1961, explicó que entre 1595 y 1601 los holandeses enviaron 15 expediciones, con un total de 65 naves. La expedición de Houtman a Indonesia fue financiada por los mercaderes de Ámsterdam. Los grandes beneficios de estos primeros viajes facilitaron que en 1602 ya estuvieran solidamente asentados en Bantam; O. PRAKASH: *European Commercial Enterprise in Pre-colonial India*, Cambridge 1987, *vide* especialmente el capítulo dedicado al comercio intra-asiático y al euroasiático, la fase de dominación holandesa, 1600-1680. Las especias que los holandeses vendieron en Europa de la costa de Coromandel reportaron unos beneficios, en 1622, de 180.000 florines. Algunos productos en Surate cayeron de precio, sobre un 50% entre 1630 y 1635. En cuanto a la factoría de Batavia envió a la India el 62% de toda su contratación.

<sup>8</sup> Sobre la cooperación, *vide* R. AXELROD: *The Evolution of Cooperation*, New York 1984.

<sup>9</sup> Un estudio de la comparación del sistema colonial se puede consultar en D. ACEMOGLU *et alii*: “The Colonial Origins of Comparative Development: An Empirical Investigation”, *American Economic Review* 91 (2002), pp. 1369-1401.

de Felipe III y Felipe IV en Europa en ese aspecto son muy exhaustivos, no así la que impulsaron sendos monarcas en la zona del Índico –como la mantenida con la corte de Persia o la de los mogoles– y en los mercados del Pacífico. De ahí que nuestra intención sea la de realizar una aproximación a las grandes líneas de actuación que mantuvieron las dos potencias en esa área, líneas que abarcaron todas las posibilidades: desde el enfrentamiento abierto a la colaboración efectiva o a una particular neutralidad. Estas líneas pasaron por tres grandes momentos: el tratado de paz de 1604<sup>10</sup> y las expectativas inglesas de apertura del mercado hispánico en todos sus frentes, desde la Compañía de España hasta la colaborativa con la East India Company; la lucha por el control de los mercados asiáticos, que posibilitó primero una alianza estratégica entre ingleses y holandeses pero que después los enfrentaría irremediablemente; y, finalmente, las grandes expectativas que se generaron, especialmente en la Monarquía hispánica en la década de los 30.

#### COMERCIO GLOBAL Y COLISIÓN

A fines del siglo XVI los holandeses irrumpieron en el comercio transnacional del subsistema indopacífico en dos fases. Primero en grandes convoyes financiados<sup>11</sup> por las elites urbanas, después con la creación de una compañía, la

<sup>10</sup> J. A. ABREU: *Colección de los tratados de paz*, Madrid 1751.

<sup>11</sup> Museo Marítimo Róterdam, A.0145 (095), “Prima pars descriptionis Itineris navalis in Oriente Indiam Alem, earumque rerum quae navibus Battavis occurrerunt...; cuncta diversis tabulis illustrata...; lectu periucunda, 1598”. Se trata de un valioso mapa impreso del primer viaje de los holandeses a las Indias Orientales. El mapa está basado en un diario de navegación. Los tres buques de la tercera travesía: “El Sol” (buque almirante de Steven van der Haghen), “La Luna” (vicealmirante del buque de Cornelis Heynsz) y “La Estrella de la Mañana”, llegaron el 13 de marzo de 1600 a Bantam, desde donde partieron el 28 de marzo a las Molucas. La nave almiranta llegó el 2 de mayo de 1600 a Amboina, mientras que la Luna y la Estrella de la Mañana arribaron el 9 de mayo a Banda. El 19 de noviembre de 1600 los navíos anclaron en Bantam. El 14 de enero de 1601 emprendieron el retorno junto con dos buques de la cuarta travesía comandados por el Almirante Jacob Wilckens así como dos más de la Sociedad de la Nueva Brabantsche. La Nueva Brabantsche Compagnie (1599) en diciembre de 1599 envió cuatro buques al Índico. Estos barcos llegaron en agosto de 1600 a Bantam. Paulus van Caerden fue en agosto de 1600 como almirante de dos buques. Del 21 de noviembre de 1600 al 21 de enero de 1601 estuvieron en

VOC, que tendría amplias y profundas redes no solo económicas, sino también políticas en los Países Bajos. Esta primera oleada de los holandeses fue facilitada por tres factores: un notable cambio en la consolidación de los territorios rebeldes que proporcionaban más seguridad al sistema portuario holandés <sup>12</sup>; obligar a la Monarquía hispánica a desviar fuerzas hacia las zonas más alejadas y periféricas de su control político <sup>13</sup>, dañando además a los portugueses <sup>14</sup>, ahora súbditos de Felipe II; y extender el comercio a mercados potenciales donde la rentabilidad económica era extraordinariamente elevada, pese a la distancia y a los problemas que surgían de la nueva geografía contractual. Esa primitiva irrupción holandesa fue seguida, años después, por la inglesa, que también percibían la importancia estratégica de ese comercio, estableciendo una compañía, la East India Company, que sería la que tendría el monopolio sobre el mismo <sup>15</sup>. El modelo de implementación desarrollado por esas primeras compañías globales difería notablemente del mantenido por la Monarquía hispánica, tanto en las posesiones españolas del Pacífico, como en la de los portugueses en el Índico.

---

Aceh. El 19 de marzo de 1601 fueron de nuevo a Bantam. Existen algunos contratos de estos primeros viajes, entre ellos un contrato en árabe, entre Paulus van den Caerden y Sabandhar de Aceh de compra de pimienta.

<sup>12</sup> A. CRESPO SOLANA: *Mercaderes atlánticos. Redes de comercio flamenco y holandés entre Europa y el Caribe*, Córdoba 2009. El análisis que Ana Crespo realiza de la estructura económica y de la red comercial holandesa convierte a esta obra en una referencia obligatoria para discernir el pulso vital de la economía pero también de la política flamenca y holandesa.

<sup>13</sup> AGI, Filipinas, 7 R1 N25: “Carta de Acuña sobre el Maluco y los holandeses, 1605”.

<sup>14</sup> AGI, Filipinas, 200 N33: “Carta del marqués de Salinas al duque de Lerma sobre avisos de holandeses, 1616”.

<sup>15</sup> R. HARRIS: “The formation of the East India Company as a Cooperation-Enhancing Institution”, *Social Science Research Network* (2005), p. 12:

“...*This institutional innovation took place at a critical juncture in Eurasian trade. It also created a decisive transition in the history of the organization of business, from partnerships, guilds and regulated corporations, to widely-held joint stock corporations. In retrospect, it signified a turning point in the economic development of England and in the rise of Northwestern Europe to dominance within Europe and globally. Studying the formation of the EIC as a cooperation-enhancing institution may contribute to our understanding that innovative institutional design, no less than inventions in sail, navigation and gun technology, was crucial in the rise of Europe and England to global commercial dominance...*”

Las primeras desarrollaron un modelo colaborativo y cooperativo con las oligarquías locales, estableciendo pactos y convenios <sup>16</sup>, aprendiendo los resortes del mercado, los precios de los productos en distintos puertos, el cambio de moneda más favorable, los lugares de máxima rentabilidad y de mejor capitalización, aprehendiendo en suma. Como ya hemos citado, la “acumulación de información” se hacía necesaria para dominar el sistema. Por su parte los españoles desarrollaron un modelo mercantilista totalmente coercitivo, con limitación no solo en el volumen de exportación de moneda, sino también limitaciones del número de navíos e incluso restricciones al comercio de sus súbditos con otros lugares, por no hablar de la prohibición total del trato con extranjeros. Si los ingleses y los holandeses combinaron hábilmente los tratados y convenios con la presión militar, los españoles se basaron generalmente en la anexión o el intento de control de áreas estratégicas, como sería el caso de Taiwán o los intentos de expansión militar en China. Por su parte la dinámica portuguesa fue mucho más pragmática, combinando ambos modelos, aunque sin profundizar nunca en el amplio desarrollo de expansión inglesa y holandesa, que en apenas una década habían establecido factorías que abarcaban los principales núcleos de todo el subsistema indopacífico: en la costa africana, Arabia, Persia, India, Cochinchina, Indonesia e incluso Japón. Si el siglo XVII fue el del “conocimiento”, el XVIII sería el del pleno dominio, cuando esas compañías desbaratarían y supeditarían los mercados locales a las directrices de las metrópolis europeas. Pero esas compañías también vivieron una paradoja intrínseca al sistema económico que estaban defendiendo. Su ideología pasaba por desarrollar todos los mecanismos de la política mercantilista, especialmente la de

<sup>16</sup> Entre todos ellos cabría destacar la carta del shah Abbas al monarca inglés, de 1616; tratado con el rey de Achim, con los privilegios concedidos al capitán Keeling, que autoriza el establecimiento de una factoría en Tecoo; confirmación de Mahabat Khan para la instalación de otra en Baroach, 22 de julio de 1616; de Bagga Ragab (gobernador de Mocha) también para la instalación de una factoría; el tratado entre Gerald Aungier y el Shah Bunder de Surate de 1679; el tratado entre los ingleses y holandeses en Jacatra para la regulación del comercio con Pulicate en el marco del Consejo de Defensa, de 13 de abril de 1621; tratado con el rey de Bantam, 26 de agosto de 1640; tratado entre Fatahee Abel y Abel Mazare, reyes de Bantam, y Henry Dacre, agente inglés, 29 de marzo de 1671; cédula para el libre comercio en Bengala concedida a Matthias Vicente en Dacca, 12 de septiembre de 1678; los artículos de la paz celebrados en Hidgeley entre Abdul Samad y el agente Charnock, 8 de junio de 1687; cédula concedida a sir Edward Littleton por el príncipe sultán Mohammed Azim, dando derechos para el comercio con Bengala, 26 de enero de 1699...

aplastar al rival en todos los ámbitos, política que llevó al enfrentamiento casi constante de ingleses y holandeses para el control total del mercado asiático. Pero a partir de la segunda década del siglo XVII comienzan a aparecer contradicciones y debates, más pragmáticos que ideológicos<sup>17</sup>, tanto en el seno de las mismas compañías como con su relación con el estado<sup>18</sup>. Esta pasaba por uno de los pilares básicos del mercantilismo: las barreras a la exportación de moneda. Pero el extraordinario incremento del comercio de las compañías requería correlativamente un aumento en el tráfico de metal precioso<sup>19</sup>, lo que llevó a la ruptura entre un tipo de mercantilistas que veían en ello la ruina del país y otros que percibían que no podían quedar atrás y que la “liberización” era más que necesaria.

En esa dinámica tremendamente expansionista, aprehensiva, las rivalidades no se hicieron esperar, al igual que las alianzas momentáneas en áreas muy activas. Ingleses y holandeses participaron de ellas en zonas de alta rentabilidad,

<sup>17</sup> J. PARKAKUNEL: *Mercantilism and the East Indian trade*, London 1963, p. 10:

“...During the first ten years of its existence, the total export of the company amounted to 170.673 pounds of witch as much as 119.212 was bullion. In the next decade the drain was even more marked, as has been admitted by Thomas Munn himself, one of the more ardent promoters of the company. Out of the total export of 840.673 pounds for the first twenty years of the company trade, only 292.286 was represented by goods; and even these were in great part foreign goods...”

Esto explica por qué se levantaron voces de mercantilistas contra la exportación de moneda y plata que realizaba la EIC.

<sup>18</sup> *House of Commons Journal*, I: 1547-1629, London 1829, p. 892, recoge la sesión del 7 de mayo de 1629 en que hallamos la petición de la EIC para poder realizar más exportaciones de moneda. Estas peticiones eran corrientes, algo común en la Cámara, especialmente en el Comité de Comercio, como lo demuestran las repetidas solicitudes sobre dicha cuestión. Ejemplo de ello, las del 6 de febrero de 1621 que se concretó en un permiso no solo para exportar más moneda, como resultado de un incremento del trato mercantil, sino también para comprar 40.000 libras anuales de oro en el mercado de Venecia. Otras sesiones con similares características fueron las del 24 de febrero de 1626 o las del 2 de mayo de 1628.

<sup>19</sup> Un ejemplo lo evidenciará más fehacientemente: en 1617 Lucas Anthenius envió desde Masulipatam a William Nichols en Aceh un cargamento valorado en 20.000 reales de a 8 con el “Charles”, y con el “Unicornio” 10.000 reales en metálico y 10.000 en ropa. Otros casos lo pueden complementar, en 1639 se enviaron a Bantam 40.000 reales; en 1637 se remitieron 100.000 reales con la nave Jonás a Surate. Vid. la obra de C. CIPOLLA: *La odisea de la plata española: conquistadores, piratas y mercaderes*, Barcelona 1999.

como Japón<sup>20</sup>, para intentar desbancar el notable comercio que las posesiones hispanas del Pacífico realizaban con el mercado chino. En otras áreas, la confrontación entre holandeses e ingleses también estalló tempranamente, especialmente en aquellas islas que proporcionaban succulentos dividendos a los accionistas, como pudieron ser los casos de Java o de Pulo Rum, uno de los centros productores de pimienta más activo de la EIC que fue arrasada por completo por los holandeses. Por no hablar de estrategias mucho más desarrolladas, como las implementadas por los holandeses en el Mar Rojo, que asaltaban las naves persas utilizando la bandera inglesa con la finalidad de aniquilar y desbaratar las activas relaciones anglo-persas<sup>21</sup> para el comercio en un área también tremendamente productiva. La presión de sendas potencias sobre las posesiones hispanas, y también portuguesas, de todo el subsistema fue continua. No solo se intentó hundir el tráfico comercial de Filipinas con China, sino que además se puso cerco y se capturaron plataformas de conexión sistémica sumamente importantes, como era el caso de la Malaca lusitana, ocupada por los holandeses, un nódulo muy importante que comunicaba el área del Pacífico, con la Indonesia y la Índica. Si los holandeses presionaron de forma constante en el

<sup>20</sup> R. COCKS: *Diary of Richard Cocks, cape-mercant in the English factory in Japan, 1615-1622*, London 1893.

<sup>21</sup> Existe un curioso, y raro ejemplar, que nos narra una visión de la Persia de la época, F. KRUSINSKI: *The History of the Late Revolutions of Persia, of father Krusinski, procurator of Jesuits Ispahan*, London 1733. Vide también C. EDWARDS: "Relations of Shah Abbas the Great, of Persia, with the Mogul Emperors, Akbar and Jahangir", *Journal of the American Oriental Society* 35 (1915), pp. 247-249:

"...Concerning the diplomatic passages between Abbas and Jahangir, who came to the throne of India in 1605, we have more sources of information. The most valuable is Jahangir's diary, kept with his own hand; and for amplification and comment on this, we have the writings of a number of European travellers to India and Persia. Among these, the most notable are Sir Thomas Roe, English ambassador to the court of the Great Mogul, and the letters of that most careful observer and delightful raconteur, the Italian Della Valle, who spent ten years in travel in Turkey, Persia and India. From these sources we may acquire a knowledge which, although fragmentary, is sufficient to give us a clear idea of the dealings between the two courts and of the reception and treatment of ambassadors".

M. OGBORN: "Writing travels: power, knowledge and ritual on the English East India Company's early voyages", *Institute British Geographers* 27 (2002), pp. 155-171. El autor se preocupa no solo de explicar que viajes relataron, sino también de cómo los relataron. Era, a su entender, una "revolucionary departure from the current comercial practices".



Pacífico, la presión inglesa sobre los lusos se realizó básicamente en el frente Índico, en los principales puertos comerciales de India, y entre ellos principalmente en Surate<sup>22</sup>, bajo control mogol, una de las puertas de entrada básicas al gran mercado interior.

La dinámica de colisión entre potencias también se extendió a las relaciones entre aliados y miembros de la misma monarquía, como el caso de españoles y portugueses. En este caso, los portugueses estaban desoyendo continua y reiteradamente los requerimientos que en materia de defensa estaba pidiendo Lerma en el área del Pacífico. Esta dilatación acabó cuando Lerma elevó al Consejo de Portugal un proyecto para desarrollar en profundidad el comercio de Filipinas con toda el área del Índico, rivalizando por ello con los intereses portugueses en la misma zona. La respuesta del memorial fue unánime: ese proyecto lesionaría profundamente los intereses lusos en la zona. Proyecto que fue retirado por Lerma tras el abandono de Portugal de las reticencias en materia de defensa y de intervención.

Esta situación era fruto de una política mercantilista agresiva, que en algunos casos acabaría en verdaderos conflictos bélicos, pero que se agravaría aún más con la introducción en la zona de otras potencias, primero los daneses, en cooperación con ingleses y holandeses; a finales de centuria los serían las naves de Luis XIV, que fundó una compañía basada en el modelo holandés<sup>23</sup> —que anteriormente había intentado desarrollar, sin éxito, Enrique IV— y que penetró en la zona, con muchas dificultades, pero que llegó a ocupar zonas de la India y Madagascar. Esta dinámica de enfrentamiento no solo tuvo sus costes políticos, que se trasladaron a la metrópoli y por ende al Viejo Continente, sino que económicamente

<sup>22</sup> Para una descripción pormenorizada, *vide* F. BERNIER: *Travels in the Mogul Empire, 1656-1668*, London 1891.

<sup>23</sup> *Acte Royal. Déclarations du Roy: l'une, portant établissement d'une Compagnie pour le commerce des Indes Orientales; l'autre [du 27 août 1664], en faveur des officiers de son Conseil et Cours Souveraines intéressées [sic], en ladite Compagnie et en celle des Indes Occidentales. Registrées en la Cour de Parlement le 1er septembre 1664, en la Chambre des Comptes le 11 dudit mois et an, et en la Cour des Aydes le 22 ensuivant*, Paris 1664. «Articles et conditions sur lesquelles les marchands negotians du royaume supplient très humblement le Roy de leur accorder sa declaration, & les graces y contenuës pour l'établissement d'une compagnie pour le commerce des Indes Orientales». H. FROIDEVAUX: *Documents inédits relatifs à la constitution de la Compagnie des Indes orientales de 1642*, Paris 1898; G. ROQUES: *La manière de négocier aux Indes: 1676-1691: la compagnie des Indes et l'art du commerce*, Paris 1996; J. SOTTAS: *Histoire de la Compagnie royale des Indes Orientales: 1664-1719*, Rennes 1994.

también fueron muy elevados. Bajo el gobierno de Cronwell, y tras la primera guerra anglo-holandesa, la EIC presentó un documento que valoraba las pérdidas ocasionadas<sup>24</sup> en sus posesiones y que se elevó a los Estados Generales de las Provincias Unidas para ser satisfecho a modo de indemnización.

#### *EXPECTATIVAS DE COLABORACIÓN Y COOPERACIÓN ANGLO-HISPÁNICAS: 1604*

Con el inicio del reinado de Felipe III se abrieron las puertas a un cambio de tendencia en las relaciones con otras potencias, entre ellas Inglaterra. Como señala Ana Crespo, la paz firmada en 1604 alejó el apoyo inglés de los holandeses<sup>25</sup> y por ende posibilitó la tregua de 1609<sup>26</sup> que iba a paliar momentáneamente las grandes contradicciones que tenía el comercio hispano<sup>27</sup>. Realmente la paz con España ya se estaba estudiando en Londres desde 1596 por dos factores determinantes: en primer lugar la incapacidad de Inglaterra de entrar en un guerra continental contra la poderosa Monarquía hispánica; en segundo lugar, los deseos de penetrar en el comercio internacional, aun cuando solo fuese parcialmente y recuperar, en parte, los antiguos privilegios que los comerciantes ingleses tenían en España<sup>28</sup>. Efectivamente, entre 1530 y 1585 la Compañía

<sup>24</sup> La valoración de pérdidas fueron las siguientes: Pulo Rum, 75.000 l.; mercancías, 20.000 l.; trastornos en Persia, 20.000 l.; incendio de la factoría en Jacarta, 50.000; el asalto al barco “Endymion”, 6.000 l.; lesiones continuas en las oportunidades comerciales por el bloqueo de Bantam durante seis años, 600.000 l.; por la pérdida de Molucas y la muerte de sus agentes en las islas, 700.000; la incautación de las 103.000 libras de Surate, tomadas por los funcionarios mogoles; quebrantos en Europa, 72.000 l.; por satisfacción de los detrimentos de Persia, 84.000 l.. Todo esto alcanzaba una suma total de 1.681.996 libras.

<sup>25</sup> NAUK, State Papers, 14/1/17: *Declaration addressed to King James of the foreign relations of England, particularly with Spain. The policy of friendly intercourse with Holland urged. [Probably by Secretary Cecil]. 1603 April 9.* NAUK, State Papers, 77/6: *Commission from King of Spain and Archduke Albert to treat for peace, 1600.*

<sup>26</sup> NAUK, State Papers, 84/66: *Notes n Treaty between Spain and Holland in 1609.*

<sup>27</sup> A. CRESPO SOLANA: *Mercaderes atlánticos...*, *op. cit.* Sería un punto de inflexión para la Monarquía hispánica, o un “turning point” como lo define J. E. GELABERT: “El artículo IV de la Tregua de los Doce Años”, en *El Mar en los siglos Modernos*, Santiago de Compostela 2009.

<sup>28</sup> NAUK, State Papers, 9/107: *Copies and translations of documents relating to the privileges of English merchants in Spain and Portugal, 1517-1599.*

de España <sup>29</sup> desarrolló una incipiente actividad económica, que primero se situó en el sistema portuario de Andalucía (Sanlúcar de Barrameda, Sevilla, Puerto de Santa María y Cádiz), teniendo su central comercial en Sanlúcar, bajo control de los Medinasidonia, que ya en 1517 habían concedido algunos privilegios a comerciantes ingleses. No obstante, los vaivenes de la política internacional de los Austrias, o la confrontación con los intereses de Portugal en las costas africanas, provocaron primero el establecimiento de factorías comerciales inglesas en Galicia que activaron plenamente el contrabando con Portugal <sup>30</sup>.

Tras la muerte de Felipe II, algunos inversores de la Compañía de Levante, entre ellos sir Edward Osborne, Thomas Smyth y sir Richard Staper, habían percibido los grandes beneficios que los holandeses estaban acumulando con sus viajes a Oriente. Sin embargo, en unos momentos en que se estaba negociando una paz, aunque solo fuera transitoria, debían cuidar cada uno de los movimientos y cada una de las peticiones. Aunque los holandeses habían tomado ventaja, los miembros de la Compañía de Levante agilizaron sus pretensiones, encargando a sir Francis Walsingham la redacción de un documento que remarcase la *licitud* del comercio de Inglaterra con Oriente, documento que fue presentado al Consejo Privado del rey y aprobado para su ejecución para el comercio a los mercaderes-aventureros por un período de quince años.

Esta situación permitió que, tempranamente, en 1601, saliera el primer gran viaje organizado hacia el Indopacífico <sup>31</sup>, el 22 de abril de ese año partió el convoy formado por los buques Dragón, Héctor, Ascensión, Susan y Gift, comandados por James Lancaster, William Broadbent y Roger Hanten. En dicha expedición se invirtió la suma de 69.000 libras, generando un beneficio del 95%. El destino fue la plataforma productiva de Indonesia: Aceh y Bantam, capturando la carraca portuguesa San Antonio en el estrecho de Malaca, y regresando en 1603 <sup>32</sup>. En el segundo viaje, del año 1604, comandado por Middelton, el destino

<sup>29</sup> NAUK, State Papers, 9/107: *Copies and translations of documents relating to the privileges of English merchants in Spain and Portugal, 1517-1599*.

<sup>30</sup> Vide "Records of the Spanish Company, 1530-1585", *London Record Society* 9 (1973).

<sup>31</sup> AGI, Filipinas, 19R2 N13: "Carta de Teixeira de Macedo de la fortaleza de Ambon, 1601".

<sup>32</sup> Estas naves, tras hacer escala en las Canarias a principios de mayo de 1601, pararon en Madagascar el 17 de diciembre. Desde allí navegaron directamente a Aceh, para contratar después en Priaman y Bantam. De regreso, como otras naves inglesas, pararon en Santa Helena.

fue Bantam y Amboyna, se realizó con las naves Dragon, Hector y Susan <sup>33</sup>, invirtiéndose 60.000 libras, con un beneficio del 95%; en cambio, en el tercer viaje en que Hawkins estableció por primera vez comercio directo con Surate se alcanzó un beneficio del 234%. A partir de este momento todos los viajes superaron con creces el 100% de beneficio: el quinto, un 234%; el sexto un 121%; el séptimo un 218%...

La paz de 1604, necesaria a todas luces para las dos potencias, pero principalmente para los comerciantes ingleses <sup>34</sup>, conllevó una serie de artículos que fomentaron, que duda cabe, el trato mercantil con todo el sistema portuario de la Monarquía hispánica <sup>35</sup>. Los principales puntos económicos de ese tratado, por lo que se refiere a la colaboración entre ambas potencias, en todo el sistema global de comercio, serían los siguientes:

1. Se restauraban todos los privilegios otorgados anteriormente por los reyes de España a los comerciantes ingleses.
2. Ninguna nave, ni bienes o mercancías serían detenidos o embargados por los delitos cometidos por sus titulares por cuestiones anteriores a la firma de ese tratado.
3. Los comerciantes ingleses tendrían plena libertad para entrar y comerciar en cualquier puerto o refugio en todos los dominios de España.
4. Se suprimía cualquier limitación a la importación de mercancías; los ingleses tendrían libertad absoluta para importar bienes, o exportar cualquier producto elaborado tanto en Inglaterra como en otro país.
5. Cualquier nave inglesa podría vender y cargar en cualquier puerto bajo dominio español sin ser molestado por sus agentes.
6. Tanto los ingleses como los españoles podrían disfrutar de casas y almacenes, y comerciar libremente en España e Inglaterra.
7. Los ingleses no serían molestados ni en sus buques ni mercancías para el contrato con Berbería o Turquía.
8. Los comerciantes ingleses no serían molestados por la Inquisición, ni se les podría registrar en busca de libros.
9. No se podría obligar a los ingleses a desembarcar sus productos en contra de sus propios deseos.

<sup>33</sup> La ruta seguida fue: Bantam-Amboyna-Makian-Tidore-Ternate-Makian-Bantam.

<sup>34</sup> NAUK, State Papers, 94/12: *Note of things granted by King of Spain for liberty of trade* [? 1605], y también State Papers, 94/12: *Grievances of merchants trading to Spain* [c. 1605].

<sup>35</sup> NAUK, State Papers, 94/13: *Philip III - licence to Sir Ant. Sherley to circulate money of Holland in Spain.*; 1607 Mar. 10.

Por tanto, el tratado de 1604 –de facto– abrió las puertas al comercio inglés <sup>36</sup> en todas las tierras de la Monarquía hispánica <sup>37</sup>, incluso aquellos puertos portugueses del Índico <sup>38</sup>, tan preciados por la oligarquía comercial de Lisboa y que reclamó en varias ocasiones continuar con el monopolio al este del Cabo de Buena Esperanza; aunque los Austrias españoles no estuvieran de acuerdo, mantuvieron una política de “silencio” ante los hechos consumados.

#### *LA LUCHA POR EL CONTROL DE MERCADOS*

La penetración inglesa en el Indopacífico conllevó, además de los intentos de cooperación y colaboración tanto con holandeses como con españoles y portugueses, toda una serie de fricciones que derivaban del intento de control del monopolio de determinadas áreas y plataformas contractuales. Los principales focos de tensión serían los siguientes:

- a) El puerto de Surate <sup>39</sup>, y los pactos con la corte mogola.
- b) Persia, y el control de la seda y demás productos de toda la zona <sup>40</sup>.
- c) La gran área productora de Indonesia.
- d) Japón, y el control del mercado chino.

<sup>36</sup> NAUK, State Papers, 9/213: *An Entry Book of correspondence, received and sent by Sir Charles Cornwallis, Ambassador in Spain. 1605-1607*. State Papers, 94/11: *Account of King of Spain taking oath of the peace, with part of first page; 1605 May 30*. State Papers, 134: *Wm. Smithier v. John Connock, customer of the port of Plymouth: Fifteen puncheons of gunpowder delivered to John Lucas, of Saltash, merchant, to be transported into Spain. In what ships and by what authority taken. Weight and value of same; whether they were worth more in England than in Spain, 1610*.

<sup>37</sup> J. E. GELABERT: “El artículo IV...”, *op. cit.*

<sup>38</sup> NAUK, State Papers, 89/3: *Requests royal authority [for the government of the English] in Portugal, as otherwise the King of Spain/Portugal will make the consular appointments himself; 1605-06*.

<sup>39</sup> P. ANDERSON: *The English western India: Being the History of the Factory of Surat*, London 1856.

<sup>40</sup> G. N. CURZON: *Persia and the Persian question*, London 1892; H. DUNLOP: *Bronnen tot de geschiedenis der Oostindische Compagnie in Perzië*, Gravenhage 1930; A. HOTZ (ed.): *Journal der reis van den gezant der O.I. Compagnie Joan Cunaeus naar Perzië in 1651-1652, gehouden door Cornelis Speelman*, Amsterdam 1908.

La arribada de los ingleses a las costas de la India con Hawkins y después el envío de embajadores para negociar la penetración comercial con la corte mogol supuso la temprana creación de la factoría de Surate, desde donde se ampliaría la red mercantil inglesa a Cambay, Baroda, Ahmedabad, Agra, Lahore y Sind. El fruto del trabajo de Thomas Roe como embajador inglés plenipotenciario para tratar y contratar a su plena discreción primero en la corte mogol y después en la del shah de Persia, posibilitó esa expansión. Las únicas advertencias que recibió del rey fueron las de mantener en todo momento el honor y dignidad y hacer todo lo posible para aumentar el trato con las caravanas que llegaban a Surate y trasladar las mercancías a Inglaterra (de China a través de Bantam, azúcar, té, porcelana, cerámica, laca, azogue, cobre...; de Sumatra, oro y marfil; de Siam y Filipinas también té, porcelana y cerámica; de Persia, especias, lana y seda; de Mocha, café; de Ahmedabad, sedas y bordados en oro; de Agra, índigo y telas de algodón; de Bombay y Rajapur, telas de algodón; de Karwar, telas de algodón y pimienta; de Calicut, especias, ámbar, opio y salitre...). Como se ve, los primeros viajes habían sido no solo fructíferos en cuanto a resultados económicos, sino también informativos en cuanto a los diferentes productos que se podían adquirir en las plazas más económicas de los mismos y de más alta calidad. Los resultados no se hicieron esperar, en 1628 el personal de la factoría de Surate era de 40 personas con un gasto en personal de más de 1.500 libras que abarcaba desde el presidente de la factoría a secretarios, cirujanos, mercaderes, mayordomos, sobrecargos, almaceneros....

La política de la EIC en Oriente pasó, en una primera etapa, por la firma de tratados y convenios con las autoridades locales, se trataba de “penetrar”, para posteriormente conocer, aprender los resortes básicos, y finalmente “dominar” el mercado. Por eso mismo firmaron un pacto para establecer el comercio y una factoría inglesa permanente en Ahmedabad:

1. Recibir una indemnización por el ataque sufrido a las naves de Henry Middleton.
2. Permiso para comerciar con Agra.
3. Cada flota inglesa que entrase en el puerto sería proclamada públicamente para que todo el mundo pudiese comerciar de forma libre.
4. Los derechos de aduana se fijaban en el 3'5%.
5. Las autoridades mogolas serían las encargadas de vigilar y reprimir los abusos de los portugueses a las naves inglesas.
6. Los ingleses no se hacían responsables de las fechorías de los piratas, pero intentarían combatirlos.

Por su parte sir Thomas Roe, redactó otro para ser elevado al Gran Mogol a través de Jahangir, gobernador de Surate. Este tratado convenía y establecía los siguientes puntos:

1. Se autorizaba a las naves inglesas a comerciar libremente con cualquier puerto de la India, contratar, vender y establecer factorías.
2. Los ingleses tendrían todas las facilidades para contratar mano de obra nativa.
3. Las mercancías que se desembarcasen no serían manipuladas en las aduanas.
4. Ingleses y portugueses firmarían una paz para el comercio libre y abierto de todos los puertos de la India y en caso contrario sería lícito para los ingleses “castigar las terquedad de los enemigos de la paz”.

Las fricciones de la presencia inglesa en la India provocarían momentos de tensión, rivalidad y enfrentamiento con los portugueses<sup>41</sup>, pero también de plena colaboración, como veremos más adelante. Pero ¿por qué si había firmada una paz entre España e Inglaterra el virrey de Goa mantenía una actitud combativa y desafiante frente a los ingleses? Según estos últimos, los portugueses querían mantener el monopolio sobre el comercio con la India y demás plataformas comerciales de Oriente. La irrupción de holandeses e ingleses inflingía serios inconvenientes a su economía.

Otro de los puntos de fricción entre la Monarquía hispánica y los ingleses se desarrolló en la zona de Persia. Efectivamente, el comercio portugués había caído significativamente en esa área tras la penetración de la EIC y sus muy buenas relaciones con las autoridades, llegando a poseer grandes privilegios que les llevaron a un control casi absoluto de la producción sedera de más alta calidad de toda el área. También existía el problema de Ormuz, una “feitoria” portuguesa amenazada, de ahí que desde la corte de Felipe III se intentase entrar en contacto con la corte persa para fijar y establecer una alianza estratégica y comercial.

En ese sentido, en 1614, y siguiendo las instrucciones de Felipe III, García de Silva Figueroa<sup>42</sup> partió en misión diplomática hacia Persia; su finalidad era

<sup>41</sup> F. C. DANVERS, W. FOSTER: *Letters Receivied by the East India Company form its Servants in the East*, London 1899. Richard Cocks a Richard Wickman, en Osaka, Firando, 14 de julio de 1616, explicó que tenía noticias que el Gran Mogol pidió a sir Thomas Roe los motivos por los cuales los portugueses cada año atacaba a los ingleses en Surate, y si esto era por orden del rey de España; también narró que según les constaba Thomas Roe se oponía a una guerra a sangre y fuego en las Indias Orientales.

<sup>42</sup> BNL, MS-580: “Ambaixada mandada por Filippe III de Hespanha ao scha da Persia, em que foi por embaixador D. Garcia da Silva Figueiroa, 1614”. BNL, MS-299:

establecer relaciones comerciales y defensivas con el Shah. García de Silva realizó un gran periplo que le llevó desde la península Ibérica a la zona del Índico, remontó la costa africana, levantando descripciones de las condiciones logísticas, humanas y comerciales en que se hallaban todas las fortalezas portuguesas en la zona, llegó a Goa y desde allí se dirigió a la costa persa para adentrarse con una caravana compuesta por 500 personas, entre soldados, criados, esclavos y guías, hasta Ispahán, donde fue recibido por el Shah. Tras una serie de conversaciones, García de Silva no se fue con las manos vacías, pero casi. De los tres objetivos marcados solamente pudo concretar uno: la alianza estratégica para combatir al Imperio turco. El comercio quedaría en manos inglesas y Persia mantenía una petición de control sobre Ormuz, que tiempo después conseguiría con el apoyo inglés, refugiándose los portugueses en la factoría de Masqat.

Si los españoles perseguían ampliar el comercio en el Índico y consolidar las posesiones portuguesas en la zona revitalizando su dañada economía, los ingleses realizaron similar pretensión en la zona de Indonesia, concretamente en las Molucas <sup>43</sup>, uno de los lugares que generaron mayores enfrentamientos entre

---

“Descripção de terras da Índia”. En la Biblioteca se puede hallar una innumerable colección de documentos y manuscritos referentes a la geografía y el comercio del Índico y del Pacífico, entre ella cabría destacar el COD-341: “Itinerário de Portugal á India por Terra, de 1605”; el COD-638: “Fortalezas, presídios e feitorias que ali tenim, 1619”; el COD-7640: “Goa atacada pellos holandeses, 1636 y Perjuicios á los Portugueses”; COD-8033: “Roteiro da navegacao de Goa a Dio”; MS-44: “Viagem da China para Japao a Antonio da Silveira de Albuquerque, 1531”...

<sup>43</sup> D. THOMPSON: “Spatial Interaction Data”, *Annals of the Association of American Geographers* 64/4 (1974), pp. 560-575; H. B. HACKEL, P. C. MANCALL: “Richard Hakluyt the Younger’s Notes for the East India Company in 1601: A Transcription of Huntington Library Manuscript EL 2360”, *Huntington Library Quarterly* 67 (2004), pp. 423-436. Hakluyt concluyó sus notas enumerando las joyas que podrían ser encontradas en el Este: diamantes, rubíes y perlas. También hizo referencias continuas a la cartografía, entre ellas la de “...a greate Italian map...vich i have translated and caused to be drawne for the Company...and a catalogue of the several commodities good for the East Indies...”. En cuanto a la descripción de los puertos y de las islas, en la p. 432, refleja lugares de África (Sofala, Mozambique y Sena); de la India (Diu, Damao, Basaim, Chaul, Goa, Onor, Barselor, Canaor, Mangalor, Cranganor, Cochín, Coulaom, San Thome o Maliopar, Negapatan, Manar), así como otros núcleos de la zona como Colombo, Malaca, Maluco, Tidore, Amboyna, Macao, Manila, Madagascar, Orixá, Bengala, Arocan (en el golfo de Bengala), Pegu, Siam, Camboya, Cochinchina, China, Sumatra, Java Major, Java Minor, Baly, Borneo, Celebes, Gilolo, Salomón, Molucos, Lequios, Japones y Corea.



todas las partes implicadas. Uno de los viajes que intentó ampliar la zona de influencia inglesa fue el realizado por Henry Middleton. Tras reabastecer en Bantam, el 16 de enero de 1605, salió hacia las Molucas, pasando por las Celebes y recalando en Amboina, donde hallaron dos navíos de la VOC. Al este de Amboina encontraron la ciudad de Mamalla, frecuentada por portugueses que realizaban un activo comercio con productos de la India. En Mamalla Middleton tuvo contactos con la oligarquía local para establecer pactos y convenios, recalando en su presentación que en esos momentos Inglaterra y España se hallaban en paz. Tras esa estancia pusieron rumbo a Gilolo donde continuó su embajada para llegar finalmente a Ternate y a Tidore<sup>44</sup>. En estas plazas fueron

<sup>44</sup> Para la importancia comercial de Tidore y Ternate, *vide* C. CORN: *The Scents of Eden: A History of Spice Trade*, New York 1999; J. VILLIERS: "Trade and Society in the Banda Islands in the Sixteenth Century", *Modern Asian Studies* 15/4 (1981), pp. 723-750, expone, p. 731:

"...*Fernao Lopes de Castanheda, who is amongst the most informative of the sixteenth-century chroniclers of the Portuguese in Asia about conditions in the spice islands, says that Banda had 'many trees that yield nutmeg and mace and grow in the forest like other trees ... They are highly prized everywhere for their medicinal properties and their excellent aroma and the oil that is made from them is a good remedy for chills. Frei Sebastien Manrique describes how in Bengal in the early seventeenth century drug addicts would mix opium with nutmeg, mace, cloves, Borneo camphor, ambergris and almiscra to increase the narcotic effect of the drug. Nutmeg and mace were also used, like pepper and other spices, to season the insipid fare on which Europeans had to subsist during the winter months when no fresh meat was to be had. In spite, therefore, of their expense, nutmeg and mace were not merely exotic luxuries but important ingredients both for cooking and medicine. The Javanese and Malaccan traders, according to Pires, would sail to the Moluccas and the Banda Islands each year taking with them cotton and silk cloths from Cambay, Coromandel and Bengal. The best of this cloth they would sell in the north Javanese ports for Chinese copper coins known in Portuguese as caxas, caixas, sapecas or bazarucos and other goods of inferior quality (de baixa sorte) and then sail to Sumbawa and Bima, in the east of that island, where they would take on water and food supplies and buy rice and coarse cotton cloth for the caxas. This rice and cloth they in turn exchanged for nutmeg, mace and cloves when they reached the Spice Islands. They also purchased horses in Sumbawa and Timor, sappan-wood in Sumbawa, sulphur and rottan in Solor and slaves in all the Lesser Sunda Islands for sale in the east. According to Pires there was some trading in these goods in the other direction; slaves, horses, timber and other Sumbawan products were taken to Java by the islanders, who possessed 'many prahus. They also seemed to have sailed to the east. The rulers of Sumbawa and Bima were said to have harbour facilities and stores of provisions in Timor and in Banda, and Duarte Barbosa lists among the trade goods brought by their merchants to the spice islands copper, quicksilver, vermilion, tin, lead and 'certain hairy caps from the Levant...'*"

testigos de diversos enfrentamientos entre portugueses y holandeses, pudiendo mantener conversaciones con el capitán Pedro Álvaro de Abreu y Fernando Pereira de Sande. Middelton estableció rápidamente parlamentos con el rey de Ternate con una única finalidad: intentar conseguir un convenio que permitiera a los ingleses instaurar una factoría en la isla, argumentando que Francis Drake ya la había visitado mucho antes que los holandeses. Pero la presión de estos últimos provocó que las autoridades de Ternate no autorizaran la factoría inglesa.

Si la situación en Indonesia entre la EIC y la VOC era de gran rivalidad, la de Japón se perfiló en unos primeros momentos de cooperación. Richard Cocks<sup>45</sup>, mercader de la EIC en Japón desde 1615 hasta 1622, explicó hacia 1615 la necesidad de establecer una alianza con los holandeses no solo para mantener en pie la factoría de Hirado y presionar a las autoridades japonesas, sino también para que las naves de sendas compañías pudiesen navegar juntas y dañar al “común enemigo”, desviando el comercio de China a Filipinas hacia los asentamientos propios, en otras palabras, desarrollar un auténtico bloqueo a los puertos de la Monarquía hispánica. En este sentido baste recordar que el partido belicista holandés, encabezado por el príncipe Mauricio y la elite de los mercaderes de Ámsterdam, perseguía alcanzar el botín de las naves portuguesas y puertos lusos en el Indopacífico, siguiendo la política de presión constante que habían mantenido a lo largo de la tregua<sup>46</sup>. Pero Cocks también era consciente de que cuando los ingleses arribaron a Japón, los holandeses ya estaban instalados en él y, por ello mismo, más que aliados eran competidores. Toda el área del Indopacífico se estaba convirtiendo por momentos en una de las zonas en que los conflictos eran más cotidianos, pese a los tratados de paz imperantes en el Viejo Continente. Cocks fue testigo, y así lo comunicó a la sede de la EIC en Londres el 25 de febrero de 1616, que los holandeses habían capturado un junco portugués cargado de ébano, con estaño y algunas barras de oro, lo cual molestó mucho al emperador del Japón, que no ese enfrentamiento, pidiendo explicaciones. A ello se le respondió que hacía poco habían firmado una paz, en la que medió Inglaterra, pero que el rey de España pensaba que era el único que podía comerciar en estas partes del mundo gracias a la base que habían establecido en Filipinas.

<sup>45</sup> R. COCKS: *Diary of Richard Cocks...*, *op. cit.*

<sup>46</sup> P. BRIGHTWELL: “The Spanish System and the Twelve Year’s Truce”, *English Historical Review* 89 (1974), pp. 270-292.

Sobre ese mismo aspecto el virrey de Goa remitió un resumen impreso sobre la situación en las Indias a la corte en la que no solo se especificaba el número de navíos y su destino en 1623, sino también las operaciones realizadas como la conquista de Ceilán, la fortificación de algunos puertos, y como no la actuación de los holandeses –captura de navíos que salían de Malaca y presión sobre Macao<sup>47</sup>–.

#### *LAS EXPECTATIVAS DE LOS AÑOS TREINTA*

En la década de los años treinta del siglo XVII, mientras que la vieja Europa vivía los momentos álgidos de la Guerra de los Treinta Años, en el Indopacífico se estaban desarrollando lazos colaborativos y cooperativos entre españoles e ingleses<sup>48</sup>. Pero también es cierto que ambas potencias buscaban en esa misma colaboración elementos que favoreciesen sus propios intereses, la mayoría de ellos económicos<sup>49</sup>. En esa línea, el primero de agosto de 1635, sir William Monson envió una carta al secretario de la EIC, Mr. Windebank, donde le comunicó que lord Aston había sido enviado como embajador a España para firmar con el rey y el Consejo de Portugal la ratificación del tratado de paz y amistad<sup>50</sup>. Sin duda esta noticia podía significar un muy buen momento para la expansión de la compañía en Oriente, aunque también es cierto que retornó el viejo problema de la libre navegación y comercio al este del Cabo de Buena Esperanza<sup>51</sup>.

Por eso mismo la Comisión Real dirigió el 12 de diciembre de 1635 las instrucciones y el permiso al capitán Weddell y a Nathaniel Mountney para su viaje

<sup>47</sup> AGI, Diversos-Colecciones, 26-N-35: *Relacam Verdadeira que relata em breve o estado que ficava no Anno 1623 o Estado da India Oriental*.

<sup>48</sup> NAUK, State Papers, 84/139: *Substance of King's answer about a treaty with Spain; 1629 June 14*.

<sup>49</sup> NAUK, State Papers, 94/40: *Merchants trading to Spain and Portugal – petition to Charles I, 1638*.

<sup>50</sup> NAUK, State Papers, 113/1/8: *Articles of peace, intercourse and commerce of treaty made at Madrid between Charles I, king of Great Britain, and Philip IV, king of Spain English London, Robert Barker, 1630*.

<sup>51</sup> NAUK, State Papers, 77/19: *Difficulties on articles of peace between England and Spain [1630]*.

a las Indias Orientales. Weddell y Mountney, como jefes del viaje de la EIC, deberían parar en Goa. Por el convenio firmado se había establecido el libre comercio en todas las posesiones portuguesas en las Indias Orientales sujetas al rey de España y Portugal, pudiendo vender todas las mercancías inglesas que desearan. También recibieron las Instrucciones dadas por la Monarquía inglesa como comandantes de las naves *Dragon*, *Sun*, *Katherine*, *Planter*, *Ann* y *Discovery*, de la *Courteen Association Flet* <sup>52</sup>, en las que se les requería que gobernaran las naves según las costumbres inglesas y las instrucciones dadas, siendo amables con los aliados de la Corona, especialmente con el virrey de Goa, sujeto a los dictámenes de la Monarquía hispánica. Prueba de las nuevas relaciones es que se les permitía realizar negocios en esa plaza.

A lo largo de toda la primera mitad de la centuria, en Lisboa se abogó por prohibir el libre comercio de los ingleses, tanto en 1604 como en 1630, pero el propio rey de España la había autorizado, y ello era conocido tanto por el virrey de Goa como por los propios ingleses. Por tanto, no autorizar el comercio en la India supondría alterar ese acuerdo. Efectivamente, en el capítulo octavo del tratado entre España e Inglaterra de 1630, que después se renovarían en 1660, se autorizaba a que los navíos de ambas naciones podían entrar libremente en cualquier puerto, aun siendo de guerra, siempre que en este último caso no excedieran de 6 u 8, especialmente con plena libertad del “uso del comercio y conducción de mercaderías” <sup>53</sup>. Desde entonces, y sin la menor interrupción, los ingleses habían dispuesto de los puertos portugueses en el Indopacífico, pudiendo mantener comercio en ellos. Tan importante era ese trato que sir Walter Ashton, embajador inglés en España, había solicitado en varias ocasiones la confirmación del rey. Por ello el Presidente de la EIC en Surate, Mr. Methwold, firmó una tregua con Miguel de Noronha, duque de Linares y virrey de Goa, el 20 de enero de 1635, a pesar de que fue cuestionado por el propio Monarca español. En 1635 se hacía necesario, pues, establecer otros parámetros colaborativos entre ingleses y holandeses tanto en el Índico como en el Pacífico.

Pero esta no era la única situación que se abría, dada la falta de naves que en esos momentos tenía la Monarquía hispánica. Las autoridades portuguesas del Índico tuvieron que recurrir a las inglesas para abastecerse de determinados

<sup>52</sup> Las naves no siguieron en convoy, sino que algunas regresaron a Londres; otras, como la *Ann*, se dirigieron directamente a la India. Algunas siguieron juntas, dirigiéndose a Aceh-Macao-Islas Tigre-Macao-Malaca. Y otras, como el *Planter*, fueron vendidas en Macao.

<sup>53</sup> AGI, Patronato, 271-R-2.

productos e incluso para aliviar la presión y el bloqueo que sobre los mercaderes lusos estaban ocasionando los holandeses de la VOC en el estrecho de Malaca.

El 7 de abril de 1635 el navío de la EIC “London”, de 800 toneladas y con 38 cañones, partió de Goa a Macao con la finalidad de comprar 5.000 quintales de cobre y algunos productos de hierro para las autoridades portuguesas que pagarían por el transporte el 10% de su valor. En su periplo el “London” pararía en Daman, donde embarcaría Mr. Pitt, el factor inglés en ese puerto, dejando algunos productos de plomo, y recogiendo además algunos pilotos portugueses. También si era necesario la nave podía parar en Malaca<sup>54</sup>. Tras detenerse en Malaca la nave alcanzó Macao, regresando a Malaca y desde allí a Surate. Finalmente, el “London” se dirigió al puerto de Masulipatam, donde compró mercancías, completando su carga en Petapoli y Bantam. El viaje fue un éxito, pero la aceptación del viaje por parte de los ingleses no fue solo el de sacar de un serio apuro a las autoridades portuguesas de Goa y a los mercaderes lusos de Macao. Su viaje persiguió otras metas, una de ellas conocer el mercado chino para poder penetrar en el mismo.

El 29 de abril de 1636, Henry Bornford, factor en Surate, escribió a la sede central de la EIC explicando que su principal fuente de empleo desde que llegó a la India fue su viaje a Macao. Ese fue el pretexto, para satisfacer la voluntad del virrey de Goa que quería algunos productos de cobre y las mercancías de los tratables portugueses que no podían ser acarreadas por ellos mismos debido al bloqueo holandés del estrecho de Malaca, pero la realidad del viaje enmascaraba las pretensiones inglesas de penetrar en el mercado chino. Bornford hizo hincapié en la idea que todavía mantenían portugueses y españoles del monopolio completo con las naciones donde tenían establecidos puertos, como sería el caso de Macao o de Manila. A pesar de esa idea, Bornford expresó la posibilidad de establecer negociaciones con los chinos de forma directa, por lo que convenía mantener rápidas conversaciones con los mandarines de la zona de Cantón, aunque cabía mantenerse alerta, pues los portugueses continuaban recelando de los ingleses. El viaje fue fructífero, sobre todo en información, pues para Bornford, vistas las condiciones de la tierra, no era necesaria la presencia inglesa en Macao, que estaba bajo soberanía portuguesa, pues había una gran proliferación de islas y puertos en la desembocadura del río de Cantón que podrían ser de utilidad

<sup>54</sup> F. C. DANVERS, W. FOSTER: *Letters Receivied by the East India Company...*, *op. cit.*: “Commission and Instructions from President Methwold and Council to Captain Wills, April 7, 1635”.

para la EIC. En cuanto a la demanda en China, los principales productos requeridos eran mirra, incienso, marfil, madera de sándalo roja, coral (se pagaba su peso en plata); los precios en Cantón, comparados con los de Surate, eran mucho más elevados, al igual que las cantidades que se podían vender <sup>55</sup>. El pacto político-económico, como se ve, era un instrumento perfecto no tanto para incrementar las ventas, sino para conseguir información, establecer contactos y fijar las bases de actuación para el futuro, desarrollando, en definitiva, las redes que permitirían posteriormente controlar todo el espacio económico del Indopacífico.

Esa misma falta de navíos <sup>56</sup>, hombres y el colapso económico fue lo que condujo a Felipe IV a presentar un convenio a la Corona Inglesa de plena colaboración y cooperación. El 19 de mayo de 1640 la corte general de la EIC, remitió al monarca inglés su propio “parecer” sobre dicha propuesta de abrir el comercio de las Indias Orientales. Felipe IV, como consecuencia del desastre de Las Dunas en octubre de 1639, en el que se perdió la flota española, quería obtener buques y atraer navegantes y comerciantes bajo promesa de alquiler de las naves y pago de elevados salarios. Dichos buques y hombres serían utilizados por el rey de España y de Portugal para el transporte de mercancías. Esto supondría que las naves inglesas podrían ser tratadas como enemigas por las demás potencias. También podría darse el caso que el rey de España utilizase las naves y hombres contra los deseos del propio rey de Inglaterra e incluso de los propietarios de las naves. Además de ello, los buques que se utilizasen para la carga lo serían en las Indias Orientales con destino a los puertos de Portugal, lo que causaría perjuicios a las aduanas reales y a los comerciantes ingleses.

También se reducirían las posibilidades de realizar más descubrimientos en las Indias de lugares desconocidos y óptimos para el comercio, de tal modo que la reputación del rey no aumentaría. Si se estableciese el comercio libre con Oriente, este sería de tal magnitud que los precios bajarían mucho por la competencia y no serían rentables. Además de lo dicho, la situación de rivalidad con los holandeses provocaba pérdidas muy voluminosas, de ahí la necesidad de establecer un nuevo reglamento que regulase las relaciones entre la EIC y la VOC,

<sup>55</sup> F. C. DANVERS, W. FOSTER: *Letters Receivied by the East India Company...*, *op. cit.*, IV, p. 371.

<sup>56</sup> J. GLETE: *Warfare at Sea, 1500-1650: Maritime Conflicts and the Transformation of Europe*, London 2000.

pero dada la inoportunidad del convenio propuesto por el embajador de España, la resolución final del conflicto con los holandeses se retrasaría. La propuesta hispánica había sido inoportuna y era un claro peligro para los propios intereses ingleses; la cooperación y la colaboración, pues, en ese aspecto no era necesaria. La obtención de hombres y naves para Felipe IV hubiera hipotecado del todo el mercado de especias, entre ellas la pimienta. Desde Londres se había forjado una amplia red de distribución de este producto por todo el Mediterráneo, España incluida. Plazas como Génova, Livorno, Messina, Venecia... recibían anualmente en torno a los 1.000 sacos para su postrera distribución en los mercados interiores. Entre 1642 y 1643 las autoridades de la East India Company autorizaron que algunos agentes, como Methwold, Jaques Oyles, Penwarden Rumseyh o Nicholas Franco, vendieran pimienta en España. La media de esta especie introducida por cada uno de los agentes era de unos 50 sacos, por lo que en apenas seis meses se vendieron unos 200 sacos, lejos de los 1.600 que por la misma época se vendieron a Livorno, pero en la misma franja que la vendida en Turquía o Francia. De todas formas las relaciones empezaron a deteriorarse a partir de 1640; fecha en que los beneficios que los mercaderes ingleses obtenían en España empezaron a declinar. Según los tratados entre España e Inglaterra, los comerciantes no serían perseguidos por cuestiones de fe o religión, sin embargo, la carta remitida, entre otros, por Robert Lana, Abraham Buttes, Richard Rynes, Stephen Slaney, Gilbert Lambe, Richard Leigh o Roger Kilvert manifestaba que sus agentes residentes en todos los puertos de España, según el artículo 19 del tratado entre ambas potencias, no habían sufrido molestias, pero esta situación había cambiado en los últimos meses, y algunos comerciantes ingleses habían sido procesados por la Inquisición<sup>57</sup>. Otro ejemplo del deterioro de las relaciones lo demuestran las actuaciones que realizaron las autoridades de Filipinas en oposición a la normativa emitida por la metrópoli. Efectivamente, en 1645 el gobernador de Filipinas Diego de Fajardo admitió en el puerto de Manila a un patache inglés que procedía de la factoría inglesa de Surate<sup>58</sup>, excusándose que tal comercio era vital pues abastecieron a la isla de bastimentos necesarios para su defensa, como era “salitre, fierro, bronce para fundir artillería...”<sup>59</sup>, consecuentemente

<sup>57</sup> *House of Lords Journal*, Vol. 7: 16 January 1645, (1802), p. 140.

<sup>58</sup> AGI, Filipinas, 330 L4, fols. 191-192: “Advertencia sobre admisión de ingleses para comerciar, 1646”.

<sup>59</sup> AGI, Filipinas, 9-R-1-N-1, fol. 1.

remitió a la corte una petición de Eduard Pearce y Thomas Bretton<sup>60</sup> sobre la intención de mantener un comercio estable de las factorías inglesas de la India<sup>61</sup> con Manila al tiempo que el embajador español en Inglaterra Alonso de Cárdenas remitía la petición oficial de la East India Company a la corte hispana<sup>62</sup> para el mismo tema, documento que se estudio por el Consejo de Indias<sup>63</sup> y también por el consulado de mercaderes de Sevilla, desestimándose tal pretensión<sup>64</sup>.

### CONCLUSIONES

A tenor de las actuaciones que se han expuesto, cabe llegar a una serie de conclusiones que reflejan cual fue la dinámica que se impuso en la última frontera que los europeos activaron en el siglo XVII.

La dinámica comercial desarrollada por los diferentes actores (ingleses, holandeses, españoles y portugueses) en el subsistema indopacífico presentó unas condiciones tan peculiares que facilitó una “autonomía local” que nada tenía que ver con las condiciones jurídico-legales que imperaron en Europa. El incremento de las transacciones económicas con áreas lejanas implicó nuevas necesidades: más información, más colaboración, pero también más recelo y más competencia. La percepción que tuvieron determinadas autoridades de la Monarquía hispánica en la región chocó con los dictámenes que se emitieron desde la corte. Unas veces facilitando el comercio a los ingleses mientras la postura metropolitana era la de bloquearla; otras, en cambio, en momentos de mayor permisividad, los virreyes hispanos en India intentaron vetarlos en el trato con los principales puertos que estaban bajo su control. En otras áreas, como Filipinas, la necesidad

<sup>60</sup> AGI, Filipinas, 22-R1N1F: *Copia de lo capitulado sobre el comercio con factorías inglesas, 15 de junio de 1645*, fols. 14-75.

<sup>61</sup> AGI, Filipinas, 330 L4, fols. 203-204: “Represión a la Audiencia por comercio con extranjeros, 1647”.

<sup>62</sup> AGI, Filipinas, 2 N73: “Consulta sobre la propuesta de la Compañía inglesa de la India Oriental, 1647”.

<sup>63</sup> AGI, Filipinas, 330, L4, fols. 237-238: “Respuesta al gobernador sobre comercio con ingleses, 1649”.

<sup>64</sup> AGI, Filipinas, 330, L4, fols. 204-206: “Represión a oficiales reales por comercio con extranjeros, 1647”.



de reactivar el comercio facilitó una mayor colaboración, aunque reprimida por las autoridades metropolitanas. En cuanto a los ingleses, los agentes de la EIC siempre enfocaron sus actuaciones a un objetivo común: comprender el mercado, penetrar en él y posteriormente dominarlo. Esa fue la política mantenida en el área estudiada, el “pragmatismo” desarrollado por la EIC siempre, y en cada actuación, estuvo mediatizado por la búsqueda de una plataforma segura desde donde dominar los resortes de una contratación que proporcionaba amplios beneficios.